Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9097**

14. Wahlperiode 15. 05. 2002

Antrag

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Karlheinz Guttmacher, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Dr. Irmgard Schwaetzer, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Konsequente Fortsetzung der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat in den vergangenen 14 Jahren erhebliche Einsparungen im Personalbereich und Kürzungen an Sach- und Investitionsmittel hinnehmen müssen. Diese Einsparungen waren aber nicht immer auf eine konsequente Durchsetzung der 1988 im Grundsatz beschlossenen Reform der WSV zurückzuführen. Insbesondere die jährliche Einsparungspflicht von 1,5 % der Personalmittel hat in jüngster Zeit viele Bereiche der WSV vor kaum lösbare Aufgaben gestellt, da diese Einsparungen nicht getragen waren von einer langfristigen Personalplanung im Sinne der genannten Reform der WSV.

Das Ziel der Reform muss nach wie vor sein, nahezu alle planbaren Aufgaben bei Betrieb und Unterhaltung, die bislang öffentlich wahrgenommen werden, an Private zu vergeben. Ziel der Reform ist nicht eine Privatisierung der WSV als Ganzes, sondern eine Übertragung von Durchführungsaufgaben, für die der Bund die Gewährleistungsverantwortung trägt.

Die konsequente Umsetzung der Reform der WSV ist allerdings nach wie vor nicht zu erkennen.

Dabei ist eine Aufgabe nicht allein schon deshalb als hoheitlich und nicht übertragbar anzusehen, weil in einem Gesetz die Gewährleistungspflicht für den Bund definiert ist. Grundsatz der Reform muss sein, überall dort, wo Gewährleistungsaufgaben durch Dritte wirtschaftlicher wahrgenommen werden könnten, diese privat zu vergeben. Dabei ist zu beachten, dass durch geeignete Ausschreibungsmethoden zunächst ein privates Durchführungsinteresse überhaupt geweckt werden kann. Dadurch kann sich auf der breiten Ebene der WSV ein privater Markt entwickeln der durch zögerliche Ausschreibungen bislang nicht entstehen konnte.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

– die Reform der WSV, wie sie seit dem Grundsatzbeschluss von 1988 und 1997 vom Lenkungsausschuss vordefiniert wurde, konsequent fortzuführen;

– im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine einheitliche moderne Kosten-Leistungsrechnung einzuführen, damit eine nachvollziehbare Kostentransparenz entsteht;

– ein unabhängiges Gutachten in Auftrag zu geben, das im Bereich der Wasserfahrzeuge an der Küste die Kosten der WSV im Vergleich zur freien Wirtschaft überprüft. Dabei müssen auch Kostenansätze wie Wiederbeschaffungswerte, Vollkostenrechnung, Rückstellungskosten für Versicherungsfälle, Vorhalten von Werkstatteinrichtungen usw. mit betriebswirtschaftlichen Verfahren der freien Wirtschaft verglichen werden;

– die bisherige jährliche 1,5 % Einsparvorgabe im Personalbereich der WSV ist durch ein qualifiziertes Personal- und Organisationskonzept zu ersetzen.

Berlin, den 14. Mai 2002

Hans-Michael Goldmann
Dr. Edzard Schmidt-Jortzig
Horst Friedrich (Bayreuth)
Dr. Karlheinz Guttmacher
Hildebrecht Braun (Augsburg)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Rainer Funke
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Walter Hirche
Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Ina Lenke
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Dr. Irmgard Schwaetzer
Dr. Hermann Otto Solms
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Im Jahr 1988 wurde im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) eine Grundsatzentscheidung zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes getroffen. Demgemäß sollten nahezu alle planbaren Aufgaben bei Betrieb und Unterhaltung die bislang öffentlich wahrgenommen wurden, an Private, herangeführt werden können. Auf dieser Grundlage wurde auch das Personal bemessen.

Seit diesem Grundsatzbeschluss wird an der Reform gearbeitet.

Am 22. September 1997 beschloss die Lenkungsgruppe „Reform der WSV" beim BMVBV ein Konzept zur Reform der WSV, die vom damaligen Bundesminister Wissmann akzeptiert wurde. In der Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 14/6900) auf die Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion (Bundestagsdrucksache 14/7019) erklärte das BMVBW an den Reformplänen festhalten zu wollen.

Allerdings hat der aktuelle Bundesminister nun eine Vereinbarung mit der Gewerkschaft Verdi geschlossen, wonach die Reform für 4 Jahre ausgesetzt werden soll.

Bei der Reform der WSV geht es auch um die Übertragung von Gewährleistungsaufgaben, die der Bund nicht selber durchführen muss und nicht um eine Privatisierung wie sie z. B. bei der Bahn oder der Post durchgeführt worden ist.

Das Bundeskabinett hat am 1. Februar 1999 im Beschluss „Moderner Staat – Moderne Verwaltung" ausdrücklich beschlossen: „Daneben gibt es einen großen Bereich anderer, bisher als öffentlich angesehener Aufgaben, die sichergestellt, aber nicht unbedingt durch staatliche Organe selbst durchgeführt werden müssen. In diesem Bereich muss der Staat jedenfalls die Erfüllung der Aufgaben gewährleisten."

Ein erfolgreiches Beispiel der z. T. erfolgten Übertragung von Durchführungsaufgeben stellt die Nassbaggerei dar. Hier wurde von der letzten Regierung beschlossen, dass 75 % dieser Aufgaben durch Dritte durchzuführen sind. Die Ermittlung der zu baggernden Gesamtmenge sowie die Vergabe zur Durchführung, Überwachung und Abrechnung blieb insgesamt bei der WSV. Diese Entscheidung stellt die weitaus wirtschaftlichste Form dar. Wenn man dabei alleine die zu baggernden Mengen vor dieser Entscheidung mit denen danach vergebenen Baggermengen vergleicht, so spricht dies eine deutliche Sprache für eine erhebliche Kosteneinsparung im Gesamtbereich der WSV. In vielen Bereichen wurde beispielsweise festgestellt, dass gar nicht mehr gebaggert werden musste oder nur noch fallweise nach Hochwässern (Neckar, Rhein).

Zum anderen wurden durch diese Maßnahmen erhebliche Kosten bei der nicht mehr ganzjährig notwendigen Vorhaltung von Fahrzeugen und Werkstatteinheiten eingespart.

Wenn im Bereich einiger Wasser- und Schifffahrtsämter heute dennoch höhere Kosten anfallen, ist dies ein klares Zeichen von kaufmännischer Unzulänglichkeit bei der Ausschreibung und Vergabe von öffentlichen Aufträgen. Dies gilt auch für den Bereich von Bauleistungen und Vermessungsaufgaben, hier hat gerade die Vergabe bei den Ländern zu einer erheblichen Kostenreduzierung geführt.

Weitere Kosten könnten gespart werden, wenn die Ausschreibung richtig erfolgt. Statt der vielerorts praktizierten freihändischen Vergabe könnte man einen Hausmeistervertrag (Grundlast von mittleren Mengen) ausschreiben mit X-Kubikmetern.

In einigen Bereichen gelang es bislang nicht, private Anbieter zu finden. So ist z. B. derzeit so gut wie kein privater Markt für Planungsaufgaben im Bereich Schleusen und Wehre vorhanden.

Dies liegt aber unter anderem auch daran, dass von den wenigen Aufträgen in einer Region keine private Firma leben könnte. Hier wäre z. B. ein bundesweiter bzw. sogar europäischer Ansatz in Erwägung zu ziehen.

Oft wird angeführt, dass private Anbieter ja gar nicht günstiger anbieten würden, als die WSV.

Das Problem ist aber, dass im gesamten Bereich des BMVBW nur das Kraftfahrtbundesamt eine moderne Kosten-Leistungsrechnung durchführt. Das Bundesfinanzministerium hat moderne Berechnungsmodelle, das BMVBW wendet sie aber nicht an.

Seit ca. 1980 wird im Bundesverkehrsministerium an einer Kosten-Leistungs-Rechnung gearbeitet und in den Betrieben der Bundesverkehrsverwaltung werden nach den unterschiedlichsten Methoden Scheinrechungen vorgenommen. Bei den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sind seit 1997 Controllingdezernate eingerichtet und personell besetzt, ohne dass ein einheitliches Controllingverfahren besteht; mit der Folge, dass in den unterschiedlichen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen nach unterschiedlichen Kriterien ein Controlling durchführt wird nach z. T. völlig veralteten Methoden.

Die angewendete Vollkostenrechnung erfasst nicht alle Bereiche, sie entsteht nicht nach unternehmerischen Gesichtspunkten und es gibt keine einheitliche Vollkostenrechnung die wirkliche Vergleiche ermöglichen würde.

So entsteht keine Kostentransparenz.

Vielmehr ist dies ein Beispiel für unwirtschaftliches Handeln im Bereich des BMVBW, ebenso wie der Versuch seit über 10 Jahren ein Personalverwaltungssystem zu erstellen bzw. einzuführen. Gerade auch im Interesse der Beschäftigten der WSV sollte dafür gesorgt werden, dass langfristig für die vorhandenen Beschäftigten der WSV, die gute Arbeit leisten, Perspektiven geschaffen werden, die diesen auch bei verändernden Arbeitsweisen weiter Arbeit garantieren.

In der Beantwortung der letzten Kleinen Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion zu diesem Thema durch die Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 14/7985) wurde behauptet, dass das Seeaufgabengesetz definiere, was eine hoheitliche Aufgabe sei und deshalb beispielsweise das geplante Schadstoffbekämpfungsschiff (SUBS) für die Ostsee nicht privat bereedert werden könne. Nur weil in einem Gesetz, wie dem Seeaufgabengesetz definiert ist, welche Aufgaben die Verwaltung wahrzunehmen hat, heißt das aber nicht, dass sie nicht vom Bund an Dritte übertragen werden können.

Mit anderen Worten: Das Seeaufgabengesetz definiert die Gewährleistungspflicht, nicht die Durchführung.

Bei der Übertragung können auch hoheitliche Aufgaben von Dritten ausgeführt werden, wie dies z. B. bei der Stauregelung von Binnenflüssen geschieht.

Auch die Mehrzweckschiffe des Bundes, die bis auf wenige Ausnahmen nur nach den nautischen Vorschriften für das Fahren eines Wasserfahrzeuges besetzt sind, sind für eine private Bereederung geeignet. Die Mannschaft dieser Fahrzeuge hat bis auf den Kapitän, der während der Fahrt das Fahrwasser sowie das Verhalten der Schiffe beobachtet, nichts mit den o. g. Hoheitsaufgaben zu tun.

Seit zwei Jahren ist ein zunehmender Widerstand im BMVBW bei der Umsetzung der Reform zu beobachten.

Wenn man z. B. die Aussagen des BMVBW zu den Einsatzplänen der Mehrzweckfahrzeuge „Mellum“, „Scharhörn“ und „Neuwerk“ mit den tariflichen Bestimmungen für planbare Aufgaben vergleicht, so sind hier erhebliche und nicht nach zu vollziehende Abweichungen festzustellen. So hat die Bundesregierung geantwortet (Bundestagsdrucksache 14/7985), dass das SUBS künftig im Zweischichtbetrieb betrieben werden solle, das funktioniert aber nur, wenn das SUBS hoheitliche Aufgaben und keine planbare Aufgaben ausführt, denn dann müsste das BMVBW sich an den Tarifvertrag halten und der sieht als maximale Arbeitszeit 10 Stunden vor, damit ist aber ein Zweischichtsystem nicht haltbar.

Man erklärt kurzerhand den Aufgabenbereich des SUBS für hoheitlich und umgeht damit eine Ausschreibung und den Tarifvertrag.

Wieso sollte im Bereich der WSV nicht klappen, was gemeinsame Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen des Bundesverteidigungsministeriums und des Bundesrechnungshofes für den Betrieb eines Forschungsschiffs ergeben haben: Erkennbare Kostenvorteile für eine private Bereederung.

Die FDP will keine komplette Privatisierung der WSV, sondern eine Fortführung der Reform, so dass nach strengen Wirtschaftlichkeitsberechnungen Aufgaben dort wo möglich von privater Seite durchgeführt werden und die WSV sich auf die Aufgaben besinnt, die sich für eine private Durchführung nicht eignen.

Insbesondere der Binnenbereich leidet darunter, dass seit Jahren pauschal 1,5 % an Stellen bei der WSV eingespart werden muss, ohne dass die Reform vorankommt. Das hat zur Folge, dass wichtige Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Bereich Schleusen und Wehre nicht durchgeführt werden können.

Die WSV muss sich konsequent weiterentwickeln zu einer modernen leistungsfähigen Behörde. Das wird im Ergebnis heißen, dass in einigen Bereichen mehr höherqualifiziertes Personal benötigt wird und in anderen Bereichen ggf. Personal abgebaut werden muss oder die Mitarbeiter sich fortbilden müssen.

Die jetzige Hinhaltepolitik hilft letztlich niemandem: Bundesminister Bodewig hat der Gewerkschaft Verdi versprochen, die nächsten 4 Jahre nichts in Sachen Umsetzung der Reform zu unternehmen. Das ist sowohl von Seiten der Personalvertretung unvernünftig, da konservatives Beharren auf Besitzständen sich niemals auf Dauer bewährt und andererseits viele Aufgaben, von denen sich derzeit niemand trennen will, bereits schon heute durch die Einsparungen der letzten Jahre nicht mehr ausreichend wahrgenommen werden können. Diese Politik des Ministers ist unverantwortlich, da bereits viele Steuermittel in die Entwicklung der Reform gesteckt wurden und irgendwann die Macht des Faktischen so groß sein wird, dass an nachhaltigen Veränderungen kein Weg mehr vorbeiführt.

Getarnt wurde der beschlossene Stillstand durch eine Lenkungsgruppe, die Vorschläge zur Fortsetzung der Reform machen soll, die aber vorher von Verdi genehmigt werden müssen, die können dann alles ablehnen, so dass die nächsten 4 Jahre nichts passieren wird und trotzdem Aktivität vorgetäuscht werden kann. Es werden also weiterhin Menschen für 30 Jahre eingestellt, von denen niemand sagen kann, ob ihre Aufgabe in 6 Jahren noch von der WSV durchzuführen sein wird. Schon deswegen muss die Reform so schnell wie möglich zu Ende gebracht werden, damit die Menschen Planungssicherheit bekommen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333